



Eixo Temático: GT 2 – O papel das políticas públicas na gestão do território

Responsabilidade social corporativa (RSC) em contexto de expropriação e exceção na região norte do estado do Rio de Janeiro: o caso do Porto do Açu

Corporate social responsibility (CSR) in the context of expropriation and exception in the northern region of the state of Rio de Janeiro: the case of Porto do Açu

La responsabilidad social empresarial (RSE) en un contexto de expropiación y excepción en la región norte del estado de Río de Janeiro: el caso de Porto do Açu

Rosangela Maria Amorim Benevides-Guimarães

Doutora em Políticas Sociais (UENF)

Assistente Social (UFF)

Denise Cunha Tavares Terra

Doutora em Geografia (UFRJ)

Docente do Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais (UENF)

Resumo

Construído no 5º Distrito de São João da Barra, o Porto do Açu controla cerca de 40% do território daquele município, afetando modos de vida ao mesmo tempo em que as empresas implementam ações sociais. Tendo como hipótese de que no Norte Fluminense ocorre um processo de expropriação, que combinado com o estado de exceção viabiliza os portos garantindo o desenvolvimento regional pelo extrativismo petrolífero, questiona-se: para que servem as ações de responsabilidade social (RSC) nesse contexto? Com o objetivo de identificar o papel da RSC no 5º Distrito, metodologicamente foi realizado um estudo de caso, com pesquisa bibliográfica, documental e de campo. Na visão dos atingidos as ações de RSC produzem uma imagem interna e externa positiva do empreendimento, enquanto os efeitos negativos sobre seus modos de vida se mantêm, indicando que não há uma relação direta dessas ações com os principais impactos gerados pelo empreendimento.

PALAVRAS-CHAVE: desenvolvimento regional; modos de vida; responsabilidade social corporativa

SUMMARY

Built in the 5th District of São João da Barra, Porto do Açu controls around 40% of that municipality's territory, affecting ways of life at the same time that companies implement social actions. Based on the hypothesis that in the North of Rio de Janeiro there is a process of expropriation, which combined with the state of exception makes the ports possible by guaranteeing regional development through oil extraction, the question is: what are social responsibility actions (CSR) for in this context? In order to identify the role of CSR in the 5th District, methodologically a case study was carried out, with bibliographical, documental and field research. In the view of those affected, CSR actions produce a positive internal and external image of the enterprise, while the negative effects on their ways of life remain, indicating that there is no direct relationship between these actions and the main impacts generated by the enterprise.

KEYWORDS: regional development; lifestyle; *Corporate social responsibility*.

1 INTRODUÇÃO

Estreitando o espaço-tempo entre a produção e o consumo no interior das cadeias de valor, os portos garantem o abastecimento de produtos estratégicos ao mesmo tempo em que transferem riquezas da periferia em forma de recursos naturais. Ocorre que essa dinâmica reproduz as relações assimétricas entre centro e periferia, expressas nas desigualdades sociais e econômicas, na degradação ambiental e nas alterações nos sistemas de reprodução social de grupos que se perpetuam pela mediação com a natureza nos territórios.

A mesorregião Norte Fluminense é constituída por nove municípios, entre eles Campos dos Goytacazes, São João da Barra, São Francisco do Itabapoana, Macaé, Quissamã e Carapebus, que são municípios costeiros. Tradicionalmente conhecida pela produção do açúcar desde o século XVII, com a desestruturação da indústria sucroalcooleira e a descoberta de petróleo no mar da Bacia de Campos, uma das principais bacias produtoras do país, no final do século XX o extrativismo petrolífero tornou-se a principal atividade econômica da região.

A história econômica do Norte Fluminense revela que a região se movimenta conforme o comércio internacional de produtos primários, e que vivencia as desigualdades inerentes a essa dinâmica, não se verificando mudanças estruturais nas camadas populares, mesmo com a maior parte dos municípios tendo recebido a alcunha de petrorrentistas (SERRA; TERRA, 2006), reproduzindo o padrão de desigualdade e de segregação social (CRUZ, 2006).

Portanto, além de recebedora de rendas petrolíferas como os royalties e as participações especiais, e da presença de medidas de compensação e de mitigação do licenciamento ambiental, e ainda de ações de responsabilidade social corporativa (RSC), o Norte Fluminense mantém-se profundamente desigual, vivenciando os impactos decorrentes do extrativismo petrolífero e do suporte territorial as suas infraestruturas, entre elas os portos.

Afora as atividades do petróleo e gás (P&G) no pré-sal, os portos são os principais empreendimentos de grande porte do Norte Fluminense. Em operação estão o Porto de Imbetiba e o Porto do Açú, e em fase de construção e/ou

licenciamento o Porto Farol-Barra do Furado, o Terminal Portuário de Macaé (Tepor) e o Porto Norte Fluminense. Exceto o Porto de Imbetiba construído na década de 1970, os demais estão associados à integração internacional do estado do Rio de Janeiro nos anos 1990, e ao super ciclo das commodities nas primeiras décadas do século XXI, e responsáveis pelo escoamento e pelo apoio offshore, principalmente com o aumento da produção no pré-sal.

O objetivo deste artigo é o de identificar as principais ações de RSC das empresas portuárias no 5º Distrito de São João da Barra e seu papel nos modos de vida dos atingidos. Para tal, a partir de uma abordagem qualitativa combinou revisão bibliográfica, pesquisa documental e de campo.

Na revisão bibliográfica foram pesquisados os conceitos de expropriação e de estado de exceção, e o de RSC. Na pesquisa documental foi realizado o levantamento de documentos técnicos, de jornais de circulação regional e pesquisa em sites dos empreendimentos. No campo foram realizadas visitas às principais localidades afetadas, além de 4 entrevistas com representantes dos grupos sociais atingidos do 5º Distrito.

A hipótese é de que no Norte Fluminense, principalmente no 5º Distrito, está em curso um processo de expropriação, que combinado com o estado de exceção viabiliza os portos e assegura o dito desenvolvimento regional pelo extrativismo petrolífero, e a RSC funciona como uma estratégia das empresas portuárias para garantir seu êxito nos territórios.

Estruturalmente este artigo possui duas seções, além desta introdução e das considerações finais. Com base no conceito de expropriação em Harvey (2005) e de estado de exceção em Agamben (2004), a segunda seção analisa o fenômeno dos portos no Norte Fluminense, em especial do Porto do Açu, a partir de elementos que indicam a presença de expropriação e do estado de exceção relacionados com desenvolvimento regional capitaneado pelo extrativismo petrolífero.

A partir do conceito de RSC trabalhado por Gaviria (2015) e Misoczky e Böhm (2013) e pelo Instituto Ethos, e da perspectiva dos entrevistados, a terceira seção analisa o papel das principais ações sociais das empresas portuárias no 5º Distrito, em face dos impactos nos modos de vida.

2 EXPROPRIAÇÃO E EXCEÇÃO PELOS PORTOS NO NORTE FLUMINENSE: O PORTO DO AÇU

O território é um fator de existência material, mas também simbólica, envolvendo natureza e cultura, e oferecendo as condições materiais, naturais e simbólicas estabelecidas nas relações de poder e de disputa que vão constituir as territorialidades. Estas têm o seu fundamento na identidade, no pertencimento, no uso e no sentido do território, que as levam a resistir às novas apropriações (PORTO-GONÇALVES, 2002), sobretudo se ocorrem com expropriação.

Compreendida como um fenômeno intrínseco à acumulação capitalista, na contemporaneidade a expropriação está associada ao “novo imperialismo” (HARVEY, 2005), uma fase do capitalismo em que o domínio dos estados imperialistas e de suas corporações sobre territórios, trabalho, natureza, cultura e modos de vida se realiza sob a égide do capital financeiro global.

Via a mercadificação, a privatização da terra, da água e de outros recursos naturais; a expulsão de populações de seus territórios; a extinção de formas alternativas e autóctones de produção, consumo e de vida e do uso da violência (HARVEY, 2005), a expropriação contemporânea é uma fase de recrudescimento da exploração do capital sobre os territórios e suas territorialidades, tanto em Estados autoritários como nos democráticos.

Nos Estados Democráticos, as legislações nacionais e supranacionais deveriam funcionar como freios à expropriação e assegurar direitos. No entanto, são recorrentemente relativizadas, restringidas ou violadas pelas corporações empresariais. Isso porque, do ponto de vista do desenvolvimento capitalista, há legislações que obstaculizam a sua dinâmica, voltada ao lucro, aumentando os custos de investimentos e de produção.

Nesse movimento expropriatório, que geralmente ocorre mediado pela prática de lobby e de relações por vezes promíscuas entre políticos e autoridades regionais e nacionais e agentes econômicos privados, o Estado amplia seu poder em favor das empresas, por meio de privatizações, de flexibilizações, de desregulamentações e de benefícios fiscais. Sobretudo os Estados nacionais periféricos e dependentes, carentes de investimentos como em infraestruturas portuárias, vistas como propulsoras do desenvolvimento econômico e da competitividade externa ao facilitarem a integração global entre as regiões periféricas e centrais do globo.

Desse modo, influenciado por agentes públicos e privados, Estados nacionais legislam em favor das corporações nacionais e internacionais, por vezes violando suas próprias leis e estabelecendo a exceção ao suspender direitos em territórios vistos como atrasados pelo paradigma do desenvolvimento hegemônico, quase sempre apoiados em um discurso de crise.

A suspensão de normas ou de direitos, e a normatização da suspensão, foram defendidas por Carl Schmitt, em meio a crises econômicas e sociais na República Weimar. Para o filósofo, em situações de emergência caberia ao soberano intervir, se necessário decretando a suspensão de normas a fim de garantir a normalidade (BERCOVICI, 2006).

Nas democracias contemporâneas ocorre uma reatualização do estado de exceção, com base em Agamben (2004), que funciona como um paradigma gerencial dos Estados nacionais em favor do poder financeiro. Porém, diferente da decretação do estado de exceção pelo soberano, as democracias vivenciam um estado de exceção permanente, onde leis que protegem os cidadãos são restringidas ou relativizadas sem que se estabeleça oficialmente uma suspensão pelo acionamento de institutos jurídico-institucionais, como o estado de sítio ou de defesa, sob o discurso de crises econômicas e sociais.

Tais crises, por vezes circunstanciais, têm servido de justificativa por parte de governos e autoridades políticas e econômicas para a atração de novos empreendimentos com o discurso do desenvolvimento regional, da oferta de emprego e renda e do interesse público.

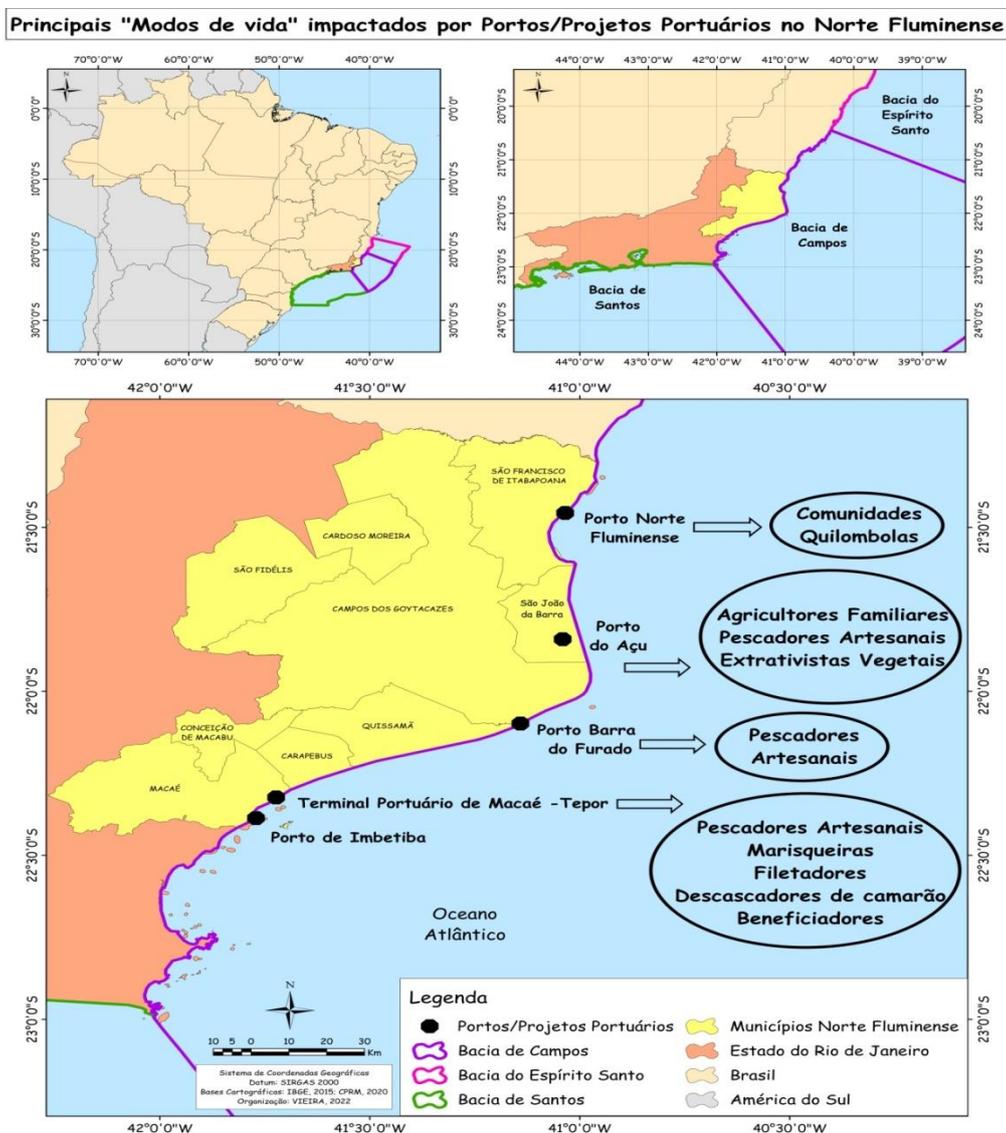
Entretanto, ao suspender extraoficialmente direitos em favor do desenvolvimento, Estados nacionais e seus governantes intensificam a vulnerabilidade de grupos sociais, além de, por vezes, ficar implícito no discurso oficial que parte da população precisa oferecer sua cota de sacrifício para depois ser recompensada. Em decorrência emergem disputas nos territórios pelo poder do Estado e dos governos em favor do empreendimento e em favor dos atingidos.

Dos 2 portos em operação e dos 3 projetos em construção e/ou licenciamento na costa do Norte Fluminense, o Porto de Imbetiba foi construído na década de 1970, período de estagnação do extrativismo do açúcar e do álcool, e no auge do nacional desenvolvimentismo, onde a instalação da

Petrobras e a construção do Porto inauguraram um novo ciclo econômico regional.

Os demais portos, do Açú, Porto Farol-Barra do Furado, Porto Norte Fluminense e o Tepor, estão inseridos no contexto da internacionalização do estado do Rio de Janeiro e do boom das commodities, e são vistos como novos vetores do desenvolvimento regional (CRUZ; TERRA, 2020). Isso, ao custo da expropriação de territórios e de modos de vida que se perpetuam pela relação com a terra e a água, conforme o mapa da Figura 1.

Figura1 - Mapa com a localização dos portos e modos de vida impactados no Norte Fluminense/Bacia de Campos



Fonte: Elaboração própria (2022)

Localizado na área urbana de Macaé, o Porto de Imbetiba é um Terminal de Uso Privado (TUP) gerenciado pela Petrobras, que alterou a paisagem natural

da praia de águas tranquilas, antes propícia para a pesca e banho, e onde no seu entorno existiam belas casas e o bairro era ponto de encontro da sociedade tradicional do município.

O Porto Farol-Barra do Furado é um empreendimento público localizado entre os municípios de Campos dos Goytacazes e Quissamã, que teve suas obras iniciadas em 2012. Porém, em 2014, no âmbito da Operação Lava Jato do Ministério Público Federal (MPF) e com a redução das receitas dos royalties as obras foram paralisadas, não havendo previsão de retomada. Mesmo com a paralisação das obras, a previsão é de impactos na pesca artesanal e em outros modos de vida rurais (CRUZ, 2010), além da erosão costeira, vista como um dos efeitos da construção dos diques (PEDLOWSKI, 2016).

O Porto Norte Fluminense é um empreendimento de natureza privada, que prevê a construção de um terminal portuário de apoio offshore e um *hub* de gás com duas termelétricas entre as praias de Manguinhos e Buena, no município de São Francisco de Itabapoana. No território vive a Comunidade Quilombola de Barrinhas, antes ignorada pelo Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do empreendimento, que terá seu território e seus modos de vida diretamente afetados, com moradores da comunidade tendo recebido oferta pelas suas propriedades rurais, e pelos previstos impactos na fauna e flora e no acesso as praias (SQUALO ECOLOGIA, 2013; MORAES, 2013, 2021; PEDLOWSKI, 2017).

Em 2021 foi elaborado o Relatório de Estudo do componente Quilombola da Comunidade de Barrinhas, para a aprovação de licenças ambientais adicionais para o Terminal Portuário Offshore e Condomínio Industrial e o Parque Termelétrico (PORTO NORTE FLUMINENSE, 2021).

O documento indica a existência de conflitos na comunidade de Barrinhas, com moradores contrários e outros favoráveis, entre eles jovens pela expectativa de empregos criada pelas autoridades nos discursos de que o porto será um grande vetor de empregos, de atração de novas empresas e de aumento de arrecadação fiscal.

O Tepor, também um projeto privado, prevê atender ao P&G e ao apoio offshore (ITI/TEPOR, 2018). A ser construído no bairro São José do Barreto, área periurbana de Macaé, o empreendimento também afetará outros bairros do seu entorno, que são periféricos e que formam o setor administrativo mais

populoso do município, com mais de 48 mil habitantes em 2010 (RELATÓRIO TÉCNICO PPEA/IFF, 2018; DIAGNÓSTICO GERAL DO MUNICÍPIO DE MACAÉ/PMM, 2014).

Segundo o Relatório Técnico “Considerações sobre a instalação do TEPOR – Terminal Portuário de Macaé, Macaé/RJ” (PPEA/IFF, 2018), a área onde se pretende localizar o empreendimento integrava as Zonas de Interesse Ambiental (ZEIA-7), de Uso Diversificado (ZUD-4) e limítrofe à Zona Residencial (ZR-6) e à Zona de Especial Interesse Social (ZEIS-4). Porém, como o ordenamento territorial urbano inviabilizava o projeto do empreendimento, sendo incompatível com o projeto, foi alterado o zoneamento municipal em 2017 (Lei Complementar nº 274/2017), ampliando a Zona Industrial (AI-3) e suprimindo parcialmente a ZUD-4.

O mesmo Relatório sinaliza alguns impactos socioambientais não detalhados no Estudo e no Relatório de Impacto Ambiental do empreendimento, como o impacto na vizinhança, especificamente nos bairros Lagomar e Fronteira, habitados por populações vulneráveis econômica e socialmente, e caracterizados por ocupações irregulares, que vivenciarão riscos ambientais, como poluição atmosférica, contaminação hídrica, maior exposição a enchentes e inundações, e exposição a acidentes.

O Relatório ainda chama a atenção para os impactos na estrutura de drenagem pela impermeabilização das retroáreas - que terão mais de 6 milhões de hectares e a serem localizadas no Quaternário Costeiro -, uma área sujeita a constantes inundações -, e o fato do estudo de impacto do empreendimento não fazer menção a nascentes nessa área. O documento ainda aponta os impactos na macrodrenagem e a necessidade de estudos hidrológicos.

Além disso, não foram previstos no licenciamento os impactos sobre áreas de proteção ambiental, como no Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba, que protege 18 lagoas costeiras, fauna e flora das restingas, gerando conflitos entre o Instituto Estadual do Ambiente (INEA), órgão ambiental do estado do Rio de Janeiro, a administração do Parque e a empresa portuária (ICMBIO, s.d; SOUZA *et al.*, 2020).

Ademais, estudos como os de Belo (2019) apontam os impactos do Tepor na atividade pesqueira -, sobre pescadores, filetadores, descascadores de camarão, marisqueiras e beneficiadores -, com poluição de recursos hídricos,

poluição sonora, diminuição de estoque pesqueiro, criação de áreas de exclusão da pesca e destruição da fauna marinha.

O Tepor revela o “alinhamento do poder público municipal”, que para a aprovação do empreendimento, além de redução de alíquotas do Imposto sobre Serviços (ISS) e do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), alterou legislações urbanas e ambientais. Também, com o discurso da crise buscou o envolvimento da população para que aceitasse e defendesse a proposta, sob a justificativa de ser necessária para reaquecer o setor de P&G e para a geração de empregos. Além do mais, o empreendimento foi declarado como de “interesse público”, facilitando ainda mais a flexibilização de leis (PINHEIRO; ARRUDA, 2020).

O Porto do Açú é um megaempreendimento logístico e portuário localizado no 5º Distrito de São João da Barra e em operação desde 2014. Assim como o Tepor e o Porto Norte Fluminense, o empreendimento é de propriedade privada. Antes sob o controle da empresa LLX, do Grupo EBX, em 2013 foi vendido para o EIG Global Energy Partners, um fundo de investimentos norte-americano, passando a ser controlado pela empresa Prumo Logística Global (Prumo).

Inicialmente planejado para escoar o minério de ferro extraído da mina Sapo-Ferrugem, localizada na região central de Minas Gerais, via um mineroduto de 525 km de extensão, ao ser vendido as atividades do Porto do Açú foram direcionadas principalmente para o P&G. Além de atuar na exportação do petróleo e no apoio as atividades offshore, o empreendimento produz energia a gás liquefeito oriundo do pré-sal e planeja construir um parque termelétrico com a participação de corporações multinacionais chinesa, inglesa e alemã, também a instalação de uma planta de produção de hidrogênio verde.

Para a construção do empreendimento cerca de 1.500 famílias foram atingidas com expropriação de terras, sofreram violência, intimidação e assédio moral, com a presença de segurança privada e com o apoio da Política Militar na retirada forçada dos moradores (COSTA, 2018).

Para viabilizar o projeto portuário foram realizadas alterações na estrutura fundiária com a revisão em 2013 do Plano Diretor, encaminhada pelo executivo ao legislativo com ingresso de mandado de segurança para obrigar os vereadores a votarem a revisão em regime de urgência, transformando áreas

rurais em industriais, extinguindo localidades do 5º Distrito, que depois de desapropriadas passaram para o controle do Porto do Açú, que ocupa cerca de 40% do território do município, grande parte sem uso e servindo à especulação (COSTA, 2013).

As expropriações contaram com a participação direta do então governador do Rio de Janeiro, Sr. Sérgio Cabral, que recebeu 16 milhões de dólares em propina do empresário Eike Batista, proprietário da empresa LLX, conforme confessou ao MPF em 2019 (MESQUITA, 2019).

Quanto ao licenciamento, ele se deu com flexibilização e escassa informação por parte do empreendedor e da administração pública local (COSTA, 2018) e o empreendimento e as empresas que lá se instalam contam com benefícios fiscais.

Ressalvado o Porto de Imbetiba, a instalação dos demais portos do Norte Fluminense vem ocorrendo com a expropriação de territórios e modos de vida, combinado com o estado de exceção.

Via arranjos institucionais, como benefícios fiscais (isenção ou redução de alíquotas) aos empreendimentos e empresas, as políticas sociais e os serviços públicos podem ter sua oferta comprometida pela redução de recursos. Isso, por se tratar de municípios que recebem um considerável afluxo de pessoas em busca de emprego e melhoria de renda, aumentando a população dependente dos serviços estatais geralmente precários, além do aumento da violência entre outros fatores.

A flexibilização de leis ambientais e urbanas é outro fator nesse contexto de expropriação/estado de exceção, por retirar direitos da população e por colocar em risco o meio ambiente, principalmente com o advento das mudanças climáticas. Observa-se também a parca informação aos atingidos quanto aos impactos, violando o direito a informação, as desapropriações sem indenização e ainda o uso de violência e ameaças, deixando os atingidos desprotegidos frente às decisões autoritárias de governantes e de empresas.

Esses expedientes são utilizados concomitantes com o discurso da crise e em nome do interesse público e do desenvolvimento regional pelo extrativismo petrolífero, ao mesmo tempo em que as ações de RSC são implementadas.

3 MODOS DE VIDA E RSC NO 5º DISTRITO

São João da Barra, onde está localizado o Porto do Açú, tem uma população de 32.747 habitantes (CENSO/IBGE, 2010), podendo ser considerado um município petrolífero-portuário por ser impactado positivamente com as rendas desses empreendimentos e negativamente pelas suas infraestruturas e atividades. Porém, possui baixa oferta de emprego (PIQUET *et al.*, 2020) e um número significativo de beneficiários de programas de transferência de renda, como o Programa Bolsa Família (PBF), um programa federal que de 2017 a 2019 beneficiou 11.983 famílias, perfazendo um total de 35.949 pessoas (assumindo que cada família tenha 3 membros) (PORTAL DA TRANSPARÊNCIA DA UNIÃO).

Administrativamente o município é dividido em seis distritos, entre eles o 5º Distrito, o maior em extensão territorial e o mais rural dentre os distritos, formado em torno de um rico ecossistema de restinga do bioma da Mata Atlântica, constituído de rios, mangues, brejos, canais artificiais e lagoas.

Dentre os impactos nos modos de vida observou-se na agricultura alteração na área colhida de lavouras temporárias, que em 2008 foi de 3.632 hectares e em 2020 foi reduzida para um total de 521 hectares (IBGE/PRODUÇÃO AGRÍCOLA MUNICIPAL).

Na pecuária a tomada e o cercamento das terras levaram a conflitos entre pequenos pecuaristas e o empreendimento pela ausência de acesso à água e ao pasto pelo gado.

Na pesca artesanal o Porto do Açú é apontado como gerador de impactos e de extinção da atividade, conforme entrevista de pescadores concedida a Bonfim *et al.* (2017). Isso, por conta da construção de infraestruturas, como quebra-mar, tubulações e terminais, e com as dragagens, e ainda com as áreas de exclusão marítimas e a restrição de acesso às lagoas para a pesca de interior, levando a redução dos estoques e a queda na produção.

Voltada primordialmente para a subsistência, a pesca de interior sofre com o “cercamento de áreas lagunares”, que ocorreu com a criação de 2 Unidades de Conservação (UC), que são compensação ambiental do Porto. A Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN Caruara), uma UC privada administrada pelo Porto do Açú, e o Parque Estadual do Açú (Pelag), administrado pelo INEA, além da pesca e do acesso de agricultores a terra

afetaram o extrativismo da taboa (*Thyphadomingensis*), uma planta utilizada na confecção de esteiras (AGB, 2011).

Outro impacto na pesca refere-se a abertura das barras das lagoas costeiras, que passou a ser proibida pela administração pública municipal e pelo INEA, visando a preservação, mas que prejudica o estoque de peixes.

A água e solo foram afetados com a salinização devido à dragagem de areia do mar e a construção de um aterro hidráulico, queimando lavouras e tornando a água imprópria para consumo humano e animal e para a irrigação. A salinização também afetou poços artesianos, que são o principal meio de abastecimento de água das localidades, e tornou o solo impróprio para cultivo pelo excesso de sal (VILANI *et al.*, 2021).

A operação do parque termelétrico é outro fator de impacto por utilizar gás dos campos do pré-sal, que além de oferecer energia mais cara gera poluição atmosférica afetando o clima. A erosão costeira da Praia do Açú, agravada em 2014 pela construção de infraestruturas, também é outro fator de impacto do Porto (PEDLOWSKI, 2014).

Outro impacto refere-se ao desmatamento de áreas de restinga para a construção do empreendimento, entre 2011 e 2012. Conforme o Atlas dos Remanescentes Florestais da Mata Atlântica 2012-2013 (INPE, 2014), São João da Barra foi o município que mais desmatou áreas de restinga, apesar de abrigar a segunda maior reserva do estado do Rio de Janeiro, com 552km² (46%) do total de área do estado que é de 1.194,3km² (ASSUMPÇÃO; NASCIMENTO, 2000).

Com as condições sociais e ambientais do 5º Distrito alteradas pelo Porto do Açú, amplificam-se vulnerabilidades sociais. Isso porque os agricultores familiares e pescadores artesanais, principais grupos sociais atingidos, além da dependência do ambiente natural e do clima possuem um perfil de vulnerabilidade associada à baixa escolaridade, menor renda, insegurança alimentar, menor acesso a serviços básicos, conforme dados do IBGE Censo Agro (2017) sobre o perfil dos agricultores do país, Paes e Zappes (2016) sobre a agricultura familiar no Norte Fluminense, e Zappes *et al.* (2016) e Timóteo (2019) sobre as condições de vida dos pescadores artesanais de São João da Barra.

Além das medidas de mitigação e compensação obrigatórias, conforme o licenciamento ambiental, destacam-se as ações de RSC implementadas pelas empresas portuárias.

Para Rico (2004) foi no contexto de uma crise mundial de confiança nas empresas que emerge um discurso politicamente correto e pautado na ética, surgindo a RSC, com o financiamento de atividades que reforçam a marca e a valorização da empresa.

Segundo o Instituto Ethos, RSC é:

a forma de gestão que se define pela relação ética e transparente da empresa com todos os públicos com os quais ela se relaciona e pelo estabelecimento de metas empresariais compatíveis com o desenvolvimento sustentável da sociedade, preservando recursos ambientais e culturais para as gerações futuras, respeitando a diversidade e a redução das desigualdades sociais (INSTITUTO ETHOS, *apud* RICO, 2004, p. 73).

Para Misoczky e Böhm (2013), a RSC tem início nos anos 80 do século XX, ampliando suas ações nos anos 90, no contexto do neoliberalismo, da crise de regulação dos Estados nacionais e em um processo de autogovernança e autorregulação das empresas.

Visa, com o uso de dispositivos de gerenciamento, implementar a gestão do social, mas sob o paradigma da economia de mercado, controlando processos a fim de alcançar os objetivos desejados, fazendo a eliminação ou a contenção dos riscos aos negócios. Para isso, tem como foco as ações de desenvolvimento social, e se apresentam com um dos agentes da gestão do território.

Outro dispositivo de gerenciamento social das empresas é a “licença social para operar” (GAVIRIA, 2015), que visa a adesão das comunidades e o gerenciamento do descontentamento social. É uma licença adquirida informalmente, por meio da participação e do diálogo com a comunidade e os governos locais e regionais, a fim de controlar riscos e de funcionar como um mecanismo político das empresas no território.

Gaviria (2015) também observa que as ações de RSC “são meios idôneos para blindar e despojar as populações de sua própria capacidade crítica pela via da construção da docilidade” e da “gestão do consentimento” (p. 150).

Em São João da Barra e no 5º Distrito foram identificadas ações de RSC em várias áreas, conforme Quadro 1.

Quadro 1 – Principais ações de RSC das empresas portuárias em São João da Barra e no 5º Distrito

Infraestrutura	Construção de linha de transmissão de energia elétrica, dragagem de canal, pavimentação de estradas, instalação de poços artesianos, apoio na elaboração do Plano Diretor com contratação de escritório de arquitetura Jaime Lerner Associados
Saúde	Reforma de Posto de Saúde Consultórios odontológicos
Segurança pública	Doação de ônibus e viaturas
Agricultura	Doação de equipamentos para associação patronal Doação de adubo químico e de mudas para o Vila da Terra Projeto Feira do Porto
Cultura	Apoio para a festa dos pescadores, atividade cultural importante do município de São João da Barra, além de outras atividades culturais em parceria com o Conselho Municipal de Cultura
Educação	Programas de qualificação em parceria com a prefeitura Criação do Conselho de Desenvolvimento Local do Porto do Açú
Pesca	Reforma do Núcleo de pesca da localidade do Açú Doação de lanchas e computadores Oferta de cursos, oficinas e treinamentos Doação de kits de navegação Legalização de embarcações Entrepasto pesqueiro
Meio ambiente	Projeto de Desova das Tartarugas Marinhas, em parceria com o Projeto Tamar, UCs RPPN Caruara e o Pelag Aulas de educação ambiental nos meses de verão em parceria com secretarias municipais
Moradia	Reassentamento Vila da Terra

Fonte: Elaboração própria com base em pesquisa documental (2022)

Dentre as ações destacam-se na área da educação o vínculo institucional entre a empresa Prumo Logística e universidades públicas e privadas da região, com a criação do Conselho de Desenvolvimento Local do Porto do Açú em 2020, que tem como proposta o fortalecimento da educação e o estímulo a práticas educativas inovadoras. Entre seus conselheiros estão o reitor do Instituto de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense (IFF) e professores do Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional da Universidade Federal Fluminense (ESR/UFF).

Por esse Conselho foi implementado o Projeto Escola do Século XXI, em parceria com a Secretaria Municipal de Educação, com oferta de cursos aos professores e a toda a comunidade escolar, visando “contribuir para a cocriação de soluções e articulações múltiplas para as necessidades socioeconômicas do território” (PORTO DO AÇU, 2020).

Quanto ao Vila da Terra, na perspectiva dos entrevistados funciona como uma vitrine e um meio de propaganda do Porto do Açú, e como mecanismo de desmobilização social. Ademais, apesar de ser uma compensação, o reassentamento é veiculado no site do empreendimento e em vídeos corporativos como um case de sucesso.

De forma semelhante, a Feira do Porto é uma ação direcionada às famílias residentes no Vila da Terra, não contemplando todos os agricultores atingidos, e na visão dos entrevistados é utilizada para melhorar a imagem do empreendimento.

Para os entrevistados a RPPN Caruara não melhora a vida dos atingidos, que não se veem contemplados com essa UC, tampouco pelo Pelag. A RPPN Caruara controla a entrada e saída dos pescadores e de moradores que antes tinham acesso irrestrito aquela área e à Lagoa de Iquipari, um tradicional território de pesca do 5º Distrito.

Ainda sobre a RPPN Caruara, em 29 de março de 2023, a Câmara de Vereadores realizou uma audiência pública devido a gerência do Porto do Açú decidir fechar o acesso a oeste da UC, sob o argumento da preservação ambiental, impedindo o ir e vir da população do 5º Distrito, principalmente dos pescadores à Lagoa de Iquipari. Apesar de convidada, a empresa Prumo não enviou representante para a audiência, fazendo pouco caso dos políticos locais (CÂMARA DE SÃO JOÃO DA BARRA, 2023).

Assim como o reassentamento Vila da Terra, a RPPN Caruara é veiculada no site, nas mídias sociais e em vídeos do Porto do Açú como uma ação de RSC e como um *hub* verde, e em março de 2023 a empresa Prumo oficializou uma parceria de fomento à pesquisa entre a UC e a Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro (UENF) (UENF, 2023), notícia veiculada no site da universidade e em jornais da região.

Na pesca o entreposto pesqueiro gera conflitos, pois segundo as empresas portuárias envolvidas, o empreendimento é uma ação voluntária e que será doado para a prefeitura de São João da Barra. No entanto, para a Colônia Z-2 é uma compensação econômica devido aos impactos na pesca.

Outras ações sociais corporativas ocorreram no âmbito do movimento de anulação das desapropriações e do acampamento de reocupação, onde empresas portuárias e a CODIN, Companhia de Desenvolvimento Industrial do estado do Rio de Janeiro e encarregada de realizar as desapropriações, em troca da saída dos agricultores das terras em litígio ofereceram a inclusão no Auxílio Produção, um benefício de 1 a 5 salários mínimos, inclusão em programas de qualificação profissional e promessa de emprego (BENEVIDES-GUIMARÃES, 2021).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fato de o Instituto Ethos definir RSC como uma gestão comprometida com o desenvolvimento sustentável, com a preservação dos recursos ambientais e culturais e com a redução das desigualdades sociais, não significa que em São João da Barra e no 5º Distrito exista esse compromisso, não revelando ocorrer uma relação direta entre as ações de RSC e os impactos nos modos de vida dos atingidos.

Para os atingidos, as ações de RSC visam a construção de uma imagem positiva do empreendimento via o reconhecimento institucional, comunitário e social. Isso, de certa forma tem sido alcançado pelo Porto do Açú, que recebe apoio de instituições educacionais da região -, destacando aqui o papel da educação para a imagem do empreendimento e a formação da docilidade -, de políticos e de governos, e de moradores locais que trabalham no Porto, geralmente em atividades que exigem baixa qualificação ou que foram cooptados pelas ações de RSC.

Os atingidos continuam sem a indenização pelas suas terras, que foram transferidas pelo governo do estado para o controle do empreendimento e são alugadas pela Prumo. As expectativas criadas principalmente quanto ao volume de emprego não se concretizaram, decorridos 9 anos desde que o Porto do Açú entrou em operação.

Enquanto isso, o empreendimento amplia seu portfólio de negócios nacional e internacional, expande suas infraestruturas e controla cada palmo do território. Ainda dá mostras de que ignora os políticos locais naquilo que não é de seu interesse, mas usa as instituições políticas e os políticos quando lhe convém. Também se utiliza de mecanismos sedutores para angariar apoio até mesmo de instituições que deveriam atuar na garantia dos direitos dos atingidos.

Em uma região em que o extrativismo petrolífero e seus empreendimentos organizam e controlam o território e são administrados conforme interesses financeiros globais, as atividades sociais e econômicas tradicionais subsomem em face da expropriação e do estado de exceção. Passando a ser preteridas por governantes e políticos, que alinhados com corporações nacionais e/ou estrangeiras as veem como “atrasadas” na perspectiva do desenvolvimento econômico regional, não considerando sua

importância econômica, social, ambiental e ainda climática, elas são política e economicamente negligenciadas.

Em face da necessidade de preservação dos modos de vida tradicionais do Norte Fluminense, e dos eventos extremos, como a seca e as inundações, e as vulnerabilidades sociais geradas pelos empreendimentos extrativistas, especialmente pelo Porto do Açú, e pelo fato de não possuir nenhum plano de mitigação e adaptação, urge a necessidade do planejamento de políticas sociais nos territórios, considerando as características regionais e articuladas com as políticas de proteção climática. Além disso, também é urgente a criação de mecanismos de controle social pelos atingidos.

REFERÊNCIAS

- AGAMBEN, G. **Estado de exceção**. São Paulo: Boitempo, 2004. Trad. Araci D. Pleti.
- AGB – Associação dos Geógrafos Brasileiros. Grupo de Trabalho de Assuntos Agrários. Seção Rio e Niterói. Relatório dos Impactos socioambientais do Complexo Industrial Portuário do Açú. **Relatório Técnico**, Rio de Janeiro, set., 2011. Disponível em: <https://docplayer.com.br/561109-Relatorio-dos-impactos-socioambientais-do-complexo-industrial-portuario-do-acu-i.html>
- ASSUMPTÃO, J.; NASCIMENTO, M. T. Estrutura e composição florística de quatro formações vegetais de restinga no Complexo Lagunar Grussaí/Iquipari, São João da Barra, RJ, Brasil. **Act bot. Brasil**, 14(3), p. 301-315, 2020. doi: <https://doi.org/10.1590/S0102-3306200000300007>
- BELO, D. C. Impactos da construção do Terminal Portuário de Macaé (TEPOR). In: MARTÍNEZ, S. A (coord.) **Projeto Mulheres na Pesca**: mapa de conflitos ambientais dos municípios do Norte Fluminense e das Baixadas Litorâneas, 2019. Disponível em: <https://www.mulheresnapesca.uenf.br/mapa.php>. Acesso em: 09 mar. 2022.
- BENEVIDES-GUIMARÃES, R. **Proteção social para preservação de modos de vida**: o caso dos atingidos pelo Porto do Açú em contexto de conflitos sociais no norte do estado do Rio de Janeiro. 2021. 24f. Tese (Doutorado em Políticas Sociais) - Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, Campos dos Goytacazes, 2021.
- BERCOVICI, G. O estado de exceção econômico e a periferia do capitalismo. **Pensar**, Fortaleza, v. 11, p. 95-99, fev. 2006. doi: <https://doi.org/10.5020/23172150.2012.95-99>
- BONFIM, B. de C; SANTOS, A. F. G. N.; BENEDITTO, A. P. D. A Pesca extrativa marinha no Porto de Atafona, São João da Barra - RJ: passado e presente. **Brazilian Journal of Aquatic Science and Technology**, 21(1), p. 1-7, 2017. doi: <https://doi.org/10.14210/bjast.v21n1.10346>
- CÂMARA DE VEREADORES DE SÃO JOÃO DA BARRA. Vereadores sanjoanenses aprovam moção de repúdio à Reserva Caruara e empresa Porto do Açú. Disponível em: <https://www.camarasjb.rj.gov.br/noticias/camara/vereadores-sanjoanenses-aprovam-mocao-de-repudio-a-reserva-caruara-e-empresa-porto-do-acu/401/> Acesso em: 05 abr. 2023.
- COSTA, A. M. A. *O processo de expropriação das terras do Açú e a trajetória de lutas dos camponeses impactados pelo projeto Minas-Rio*. 2018. 268f. Tese (Doutorado em Serviço Social) - Universidade Estadual do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.
- CRUZ, J. L. V. da; TERRA, D. C. T. Petróleo e Porto no norte do estado do Rio de Janeiro, Brasil. Revista *EURE – Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, 46(139), p. 189-208, 2020. doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612020000300189>

CRUZ, J. L. V. da. Origem, natureza e persistência das desigualdades sociais no norte fluminense. In: CARVALHO, A. M.; TOTTI, M. E. F. (orgs). **Formação histórica e econômica do norte fluminense**. Rio de Janeiro: Garamond, 2016, p. 33-67.

_____. EIS-Q. Estudo de impacto socioeconômico do CBF-Complexo Industrial Logístico de Barra do Furado, Quissamã/RJ. Relatório Final. Campos dos Goytacazes/RJ: Universidade Federal Fluminense, 2010, 240p

DIAGNÓSTICO GERAL DO MUNICÍPIO DE MACAÉ. Revisão do Plano Diretor. Prefeitura Municipal de Macaé, 2014. Disponível em: <http://www.macaee.rj.gov.br/midia/conteudo/arquivos/1429918917.pdf>. Acesso em: 04 dez. 2022.

GAVIRIA, E. M. A “Licença social para operar” na indústria da mineração: uma aproximação e suas apropriações e sentidos. **Rev. Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 17, n. 2, p. 138-154, ago. 2015.

HARVEY, D. **O novo imperialismo**. 2. Ed. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo agro/2017. Resultados definitivos. Disponível em: https://censoagro2017.ibge.gov.br/templates/censo_agro/resultadosagro/index.html

IBGE. Produção Agrícola Lavoura Temporária Municipal São João da Barra. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/sao-joao-da-barra/pesquisa/14/10193>. Acesso em: 02 mar. 2022.

IBGE. Censo 2010. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/apps/mapa/>

ICMBio. Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba. Disponível em: <https://www.icmbio.gov.br/parnajurutiba/guia-do-visitante.html>

INPE. Atlas dos Remanescentes Florestais da Mata Atlântica 2012-2013, 2014. Disponível em: <https://app.box.com/s/13nuwub9016qgf8xt76m/folder/2005407383>

ITI - TEPOR - Terminal Portuário de Macaé. RIMA - Relatório de Impacto Ambiental, set., 2018. Disponível em: <http://www.inea.rj.gov.br/cs/groups/public/documents/document/bmvh/mtk5/~edisp/inea199970.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2022.

MESQUITA, C. Cabral confessa propina de Eike para desapropriar terras e construir Porto do Açú. **Brasil de Fato**. Rio de Janeiro, 28 de fev., 2019 (online). Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2019/02/28/sergio-cabral-confessa-propina-de-eike-batistapara-construir-porto-do-acu-rj/>

MISOCZKY, M. C.; BÖHM, S. Resistindo ao desenvolvimento neocolonial: a luta do povo de Andalgalá contra projetos megamineiros. **Cad. EBAPE.BR**, v. 11, n. 2, artigo 6, Rio de Janeiro, p. 311–339, Jun. 2013. doi: <https://doi.org/10.1590/S1679-39512013000200008>

MORAES. R. Quilombo da Barrinha e o projeto-prateleira do Porto Norte Fluminense em SFI. **Blog do Roberto Moraes**. 29 abril, 2021. Disponível em: <http://www.robertomoraes.com.br/2021/04/quilombo-da-barrinha-e-o-projeto.html>. Acesso em: 10 mar. 2022.

_____. Projeto de porto em SFI, as especulações & outras questões. **Blog do Roberto Moraes**. 27 setembro, 2013. Disponível em: <http://www.robertomoraes.com.br/2013/09/projeto-de-porto-em-sfi-as-especulacoes.html?m=1>. Acesso em: 11 mar. 2022.

PAES, R. da S.; ZAPPES, C. A. Agricultura familiar no norte do estado do Rio de Janeiro: identificação de manejo tradicional. **Sociedade e Natureza**, Uberlândia, 28(3), p. 385-395, set./dez, 2016. doi: <https://doi.org/10.1590/1982-451320160305>

PARANHOS, P. O açúcar no norte fluminense: Disponível em: <http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao08/materia02/texto02.pdf>

PEDLOWSKI, M. A. Reunião no Quilombo da Barrinha: “enamorado corporativo” para quebrar oposição a terminal portuário. **Blog do Pedlowski**. 2, jul., 2017. Disponível em: <https://blogdopedlowski.com/tag/sao-francisco-do-itabapoana/>. Acesso em: 11 mar. 2022.

_____. Portos, erosão costeira e os riscos previsíveis da negação do óbvio. **Blog do Pedlowski**. 26, jun., 2016. Disponível em: <https://blogdopedlowski.com/tag/barra-do-furado/>

_____. **Relatório Técnico sobre a análise da variação da linha de costa na Praia do Açú**. Laboratório de Estudos do Espaço Antrópico (LEEAA). Centro de Ciências do Homem (CCH). Universidade Estadual do Norte Fluminense (UENF). Campos dos Goytacazes, set., 2014. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/240522488/Relatorio-Tecnico-Sobre-a-Analise-da-Variacao-da-Linha-de-Costa-na-Praia-do-Acu>. Acesso em: 04 jul. 2022

PINHEIRO, R. P.; ARRUDA, A. P. S. N. de. Cidade e Porto na economia do petróleo: análise do novo terminal portuário de Macaé. **Boletim Petróleo, Royalties e Região**, Ano XVIII, n. 67, p. 13-28, set.- dez., 2020. Disponível em: <https://royaltiesdopetroleo.ucam-campos.br/wp-content/uploads/2020/12/art-2-boletim-royalties-dezembro-2021.pdf>.

PIQUET, R.; RANGEL, H. C.; CASTRO, R. de. Fluxos transnacionais e espaços em reconversão econômica: análise do caso do município de São João da Barra, RJ. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, n. 36, p. 1-17, 2020. doi: <https://doi.org/10.12957/geouerj.2020.48416>

PORTAL DA TRANSPARÊNCIA DA UNIÃO. Disponível em: <https://www.portaltransparencia.gov.br/beneficios?ano=2017>

PORTO DO AÇU. Porto do Açú dá vida ao Conselho de Desenvolvimento Local e elege três temas prioritários para a atuação no Norte Fluminense. Disponível em: <https://portodoacu.com.br/porto-do-acu-da-vida-ao-conselho-de-desenvolvimento-local-e-elege-tres-temas-prioritarios-para-atuacao-no-norte-fluminense/>. Acesso em: 10 abr. 2023.

PORTO-GONÇALVES, C. W. Das geografias às geo-grafias: um mundo em busca de novas territorialidades. In: CECÊNA, Ana Ester (org). **A Guerra Infinita – hegemonia e terror mundial**. Rio de Janeiro: Ed. Vozes, 2002, p. 217 – 256.

PORTO NORTE FLUMINENSE. **Relatório do Estudo do Componente Quilombola da Comunidade da Barrinha**. São Francisco de Itabapoana, maio 2021. Disponível em: <http://www.inea.rj.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/Relat%C3%B3rio-Consolidado-do-ECQ-de-Barrinha-Final%C3%ADssimo.pdf>. Acesso em: 10 jul. 2022

PPEA - Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental. **Considerações sobre a instalação do TEPOR – Terminal Portuário de Macaé, Macaé/RJ – Relatório Técnico. Pró-Reitoria de Pesquisa e Inovação**. Instituto Federal Fluminense, Campus Macaé, Macaé, 2018. Disponível em: <http://portal1.iff.edu.br/pesquisa-e-inovacao/pos-graduacao-stricto-sensu/mestrado-em-engenharia-ambiental/publicacoes/relatorios-e-trabalhos-tecnicos/relatorio-tepor.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2022.

RICO, E. de M. A Responsabilidade social empresarial e o Estado: uma aliança para o desenvolvimento sustentável. **São Paulo em Perspectiva**, v. 18, n. 4, p. 73-82, 2004. doi: <https://doi.org/10.1590/S0102-88392004000400009>

SERRA, R. V. TERRA, D. C. T. Notas sobre a região petro-rentista da Bacia de Campos. In: CARVALHO, A. M.; TOTTI, M. E. F. (orgs). **Formação histórica e econômica do Norte Fluminense**. Rio de Janeiro: Gramond, 2006, p. 275-307.

SOUZA, R.; MARTINS, R. L. O conflito ambiental explicitado durante o licenciamento de um complexo portuário na “Capital Nacional do Petróleo” (Macaé – RJ). **Boletim Petróleo, Royalties e Região**, ano XVIII, n. 67, set.-dez., p. 3-12, 2020. Disponível em: <https://royaltiesdopetroleo.ucam-campos.br/wp-content/uploads/2020/12/art-1-boletim-royalties-dezembro-2021.pdf>

SGUALO ECOLOGIA. Relatório de Impacto Ambiental do Terminal Offshore Canaã, jul. 2013. Disponível em: <http://www.inea.rj.gov.br/cs/groups/public/documents/document/zwew/mde2/~edisp/inea0016744.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2022.

TIMÓTEO, G. M. **Trabalho e Pesca no litoral fluminense**: reflexões a partir do Censo do PEA Pescarte. Campos dos Goytacazes, RJ: EdUENF, 2019. Disponível em: <https://uenf.br/extensao/editora/wp-content/uploads/sites/2/2019/10/Trabalho-e-Pesca-no-Litoral-Fluminense.pdf>

UENF. Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro. Uenf e Reserva Caruara oficializam parceria para fomento à pesquisa. Disponível em: <https://uenf.br/portal/noticias/uenf-e-reserva-caruara-oficializam-parceria-para-fomento-a-pesquisa/>. Acesso em: 05 abr. 2023.

VILANI, R.; CRUZ, J. L. V.; PEDLOWSKI, M. A. O sal do porto: conflitos ambientais no Porto do Açú, Rio de Janeiro, Brasil. **Ambiente e Sociedade**, v. 24, p. 1-21, 2021. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/1809-4422asoc20200190r1vu2021L5AO>

ZAPPES, C. A; OLIVEIRA, P. da C.; BENEDITTO, A. P. M. D. Percepção de pescadores do norte fluminense sobre a viabilidade da pesca artesanal com a implantação de megaempreendimento portuário. **Bol. Inst. Pesca**, São Paulo, 42(1), p. 73-88, 2016. doi: <http://dx.doi.org/10.20950/1678.2305.2016v42n1p73>